



CHAMBLY CANAL

The Québec canal system makes it possible to by-pass natural obstacles along three important inland waterways: the St. Lawrence River, the Ottawa River and the Richelieu River. The Chambly Canal and the St. Ours lock are situated on this last waterway.

TRADE AND THE CHAMBLY CANAL

At the end of the 18th century, many Lower Canada and Vermont businessmen urged the government to build a canal along the Richelieu River to allow uninterrupted shipping between the St. Lawrence River, the Upper Richelieu and Lake Champlain. However, the fear of creating an invasion route for the Americans, and extensive political and economic discussions between Upper and Lower Canada long delayed the start of construction.

The Chambly Canal was inaugurated in 1843, but the economic situation had changed by then. In 1822, the Champlain Canal had been opened and a large part of the Vermont trade no longer went by way of the St. Lawrence River. On the contrary, it was now going through the Hudson River. Three years later, in 1825, the Erie Canal made possible uninterrupted inland navigation, from the Great Lakes to the Atlantic Ocean, which was impossible by way of the St. Lawrence. Finally, in 1836, the railroad came to Canada: the Champlain and St. Lawrence Co. ran trains over the 16 miles from Laprairie to St. Johns. This amounted to a portage between two waterways and presented strong competition to the Chambly Canal.



A familiar scene on the Chambly Canal at the beginning of the 20th century: two barges loaded with pulp wood being towed by horses.
Public Archives of Canada

Scène familière du début du 20^e siècle au canal Chambly. Deux barges chargées de bois de pulpe sont remorquées par des chevaux sur le canal Chambly.
Archives publiques du Canada

The canal included nine locks between St. Johns and Chambly, giving a 74-foot rise over 12 miles. Each lock was at least 120 feet long by 24 feet wide, with a six foot depth at the sills.

Navigation on the Richelieu was improved with the construction of a dam and another lock at St. Ours, in 1849. This lock, 32 miles downstream from the Chambly Canal, was built of freestone and was larger than the Chambly Canal locks. Ever since a system of canals was developed on the Richelieu and Hudson rivers, different commissions were for-

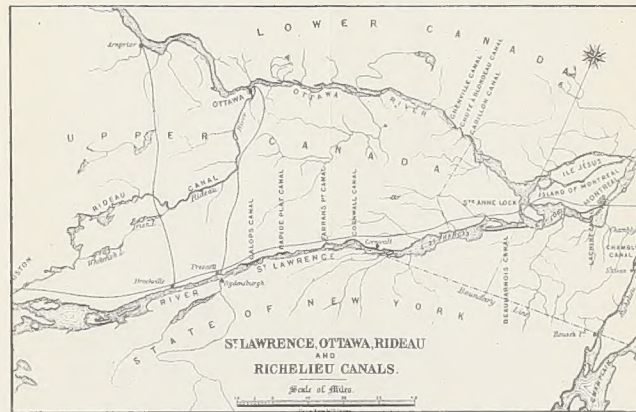
med to improve communications and trade from the Atlantic Ocean through to the Great Lakes and the Richelieu River. About 1918, all the American canals leading to the Richelieu were deepened to 12 feet, which required major modifications to the Richelieu canals. To make the most of the new standard, the river was deepened to 12 feet between Sorel and St. Ours in 1928-30, and a second lock was built at St. Ours, to the American standard. However, further improvements to the canal system were slow in coming as the profitability of the Richelieu River as a trade route declined. The St. Lawrence became the more important artery and the Richelieu today is used only for pleasure boating.

THE WOOD INDUSTRY

Between 1830 and 1840, the commercial situation was reversed. Vermont had always exported timber, but in 1835, like the entire Eastern United States, became an avid importer of timber from the Ottawa valley. Railroads were immediately interested in this trade and the Champlain and St. Lawrence Co. assigned 20 cars for hauling timber between Laprairie and St. Johns. From 1843 on, when the canal opened, river transportation overtook the railroad in importance. The history of the Chambly Canal, from its opening, was closely linked with the timber trade. Encouraged by favourable conditions, large and small shipping companies were set up during the 1840's, to carry timber between the St. Lawrence and Lake Champlain. Before the canalization of the Richelieu River, rafts were used to carry timber along the Richelieu to the United States border. After the construction of the Chambly Canal, horses were used to pull 60-foot by 20-foot wooden cages through the locks and on to Burlington.

Those cages came from as far as Bytown (now Ottawa) and were towed by tugboats like those owned by the Richelieu Navigation Co. and the J.F. Sincennes Co. Often, four or five cages were tied together, making a 300-foot-long lumber train.

Around 1875, timber was replaced by pulp wood and lumber. Then, in 1916, raw wood pulp and newsprint were being shipped by barges. The Chambly Canal, in addition to wood and coal, was used to transport various products including hay, cereals, sand and iron.



BOATS AND THEIR USE

Around 1820-30, barges equipped with sails and hauled by horses handled commercial shipping on the Richelieu. Around 1850, steam-boats took over and powerful paddle-boats navigated through the Chambly Canal locks.

While large steam-boat companies concentrated on carrying passengers and freight between the large cities along the St. Lawrence, owners of sloops and schooners profitably operated between the many small villages along the Richelieu, the St. Lawrence, and Lake Champlain.

This local trade concentrated in turn on wheat, hay, apples and firewood. For shipping on the Richelieu, and therefore the Chambly Canal, the best days were before the First World War. Sail-boats disappeared around 1910 and passenger boats around 1930.

The Chambly Canal brought intensive economic activities to the Richelieu. Up to 1910, commercial activities involved with the canal provided a living for three-quarters of the Iberville population. Fishing and shipping in particular were also important in the villages of Sorel, St. Ours, St. Denis and St. Johns.

MODIFICATIONS

Originally designed for specific types of boats, the Chambly Canal has undergone important changes since its opening in 1843. One of the main reason for such changes was the use of steam-powered paddle-boats that progressively eroded the masonry of most locks. The canal was rebuilt over three periods: 1848-60, 1869-72 and 1880-98. The present aspect of the walls of many locks, made of wood and masonry, dates back to the last reconstruction.

After being managed by a number of departments, the Chambly Canal and several other provincial canals were transferred from the Department of Transport to Parks Canada on June 1, 1972.

These new national historic parks, now used for pleasure boating, remind us of an important element in the nation's economy: shipping.



Indian and
Northern
Affairs

Affaires
indiennes
et du Nord

Parks Canada Parcs Canada

Published by Parks Canada under authority
of the Hon. Warren Allmand,
Minister of Indian and Northern Affairs,
Ottawa, 1976.
INA Publication No. OS-F031-000-BB-A1
© Minister of Supply and Services Canada 1976
Catalogue No. R58-33/1977

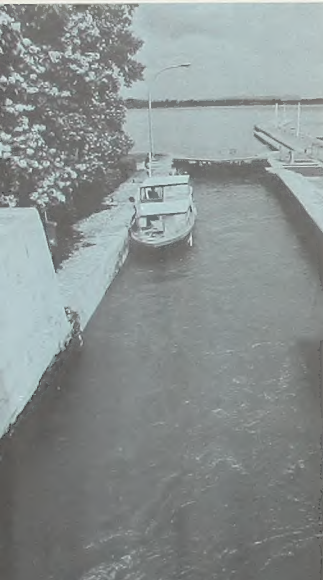


Parks
Canada

Parcs
Canada

LE CANAL CHAMBLY

rivière Richelieu



LE CANAL CHAMBLY

Le système des canaux du Québec permet de surmonter les obstacles naturels que l'on rencontre sur trois grandes voies de navigation intérieures: le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Outaouais et la rivière Richelieu. Le canal Chambly et l'écluse de Saint-Ours sont situés sur cette troisième voie navigable.

LE CANAL CHAMBLY ET LE COMMERCE

Depuis la fin du 18^e siècle, de nombreux commerçants du Bas-Canada et du Vermont ont multiplié les mémoires demandant au gouvernement de canaliser la rivière Richelieu afin d'établir des communications ininterrompues par bateaux entre le Saint-Laurent, le Haut-Richelieu et le lac Champlain. Toutefois, la crainte de favoriser une voie d'invasion américaine par la construction de ce canal et de longs débats politiques et économiques entre les gouvernements du Haut et du Bas-Canada retardèrent longtemps l'adoption et la réalisation de ce projet.

Enfin inauguré en 1843, le canal Chambly fut confronté à une conjoncture devenue alors défavorable: l'ouverture du canal Champlain, en 1822, détournant en grande partie le commerce du Vermont de la route du Saint-Laurent, le drainait vers la rivière Hudson; trois ans plus tard, en 1825, le canal Érié rendait possible la navigation intérieure continue, depuis les Grands Lacs jusqu'à la mer, ce que le Saint-Laurent ne pouvait permettre; enfin, en 1836, avec l'entrée en scène de la « Champlain and St. Lawrence Co. », le chemin de fer faisait son apparition au Canada. En reliant Laprairie et Saint-Jean, sur une distance d'à peine 16 milles, cette compagnie effectuait le portage entre les deux voies navigables et, de la sorte, concurrençait avantageusement le canal Chambly.

Pour sa part, ce dernier présentait neuf écluses situées entre Saint-Jean et Chambly permettant une ascension totale de 74 pieds sur une distance de 12 milles. Chacune des écluses mesurait un minimum de 120 pieds de longueur par 24 pieds de largeur avec une profondeur de 6 pieds d'eau sur les seuils.

La navigation sur le Richelieu fut avantageusement complétée par la construction d'un barrage et d'une autre écluse à Saint-Ours, en 1849. Située à 32 milles en aval du canal Chambly, cette écluse fut construite en pierres de tailles sur une échelle plus



Barge chargée de bois de pulpe, entrant dans le canal aux écluses 1, 2, 3, Bassin de Chambly.
Archives publiques du Canada

A barge with pulp wood entering the canal at locks 1, 2, and 3, at the Chamblé Basin.
Public Archives of Canada

grande que celle des écluses du canal Chambly. Depuis l'ouverture d'un système de canaux sur le Richelieu et la rivière Hudson, différentes Commissions furent mises sur pieds dans le but d'améliorer les communications ainsi que le commerce de l'océan Atlantique vers les Grands Lacs et vers la rivière Richelieu. Vers 1918, tous les canaux américains reliés à cette rivière furent portés à une profondeur de 12 pieds, ce qui entraîna des modifications majeures à la canalisation du Richelieu. Afin de profiter au maximum des avantages économiques de cette standardisation, la rivière Richelieu fut également portée à une profondeur de 12 pieds entre Sorel et Saint-Ours (1928-30), et une seconde écluse fut construite à Saint-Ours adoptant l'échelle américaine. La remise en question de la rentabilité de cet axe commercial vint cependant freiner d'autres transformations sur le Richelieu. Cette voie navigable perdit progressivement de l'importance au profit du fleuve Saint-Laurent et ne connaît aujourd'hui qu'une utilisation récréative.

LE BOIS

Au cours des années 1830 à 1840, un renversement commercial se produisit: le Vermont, d'exportateur qu'il avait toujours été, devint, vers 1835, comme tout l'Est des États-Unis, un importateur insatiable du bois de la vallée de l'Outaouais. Les chemins de fer sont évidemment intéressés à participer à ce commerce et, dès cette époque, la « Champlain and St. Lawrence Co. » affecte 20 wagons au transport de ce bois entre Laprairie et Saint-Jean. À partir de 1843, date d'ouverture du canal, malgré la compétition imprévue du rail, la navigation fluviale s'empare de la grosse part de ce commerce et profite ainsi de ce renversement commercial. C'est donc sous le signe du bois que s'ouvre, et que se poursuivra d'ailleurs, l'histoire commerciale du canal Chambly. Stimulées par ces conditions favorables, de grandes et de petites compagnies maritimes furent créées durant les années 1840, pour assurer ce trafic entre le Saint-Laurent et le lac Champlain. Avant la canalisation, le transport du bois se faisait par radeaux du Richelieu vers les États-Unis. Une fois le canal Chambly complété, des cages à bois de 60 pieds de longueur par 20 de largeur, tirées par des chevaux, passaient les écluses pour parvenir à Burlington.

Ces cages portaient d'aussi loin que Bytown, maintenant Ottawa, et étaient prises en charge par des remorqueurs, tels ceux de la compagnie de navigation du Richelieu et de la compagnie J.F. Sincennes. Souvent, quatre ou cinq de ces cages étaient attachées les unes aux autres formant un train de bois d'environ 300 pieds.

Vers 1875, le transport de ces arbres fit place à celui du bois de pulpe, appelé « pitoune », et du bois de construction: Puis, vers 1916, c'est plutôt la pâte brute du bois de pulpe et le papier journal qu'on y transportait par barges. En plus du bois et du charbon, le canal Chambly véhicula une foule de produits, tels foin, céréales, sable, fer.



Vers 1840, le bois de l'Outaouais remontait le Richelieu en radeau pour rejoindre les États-Unis.
Archives publiques du Canada

About 1840, wood from the Ottawa Region reached the United States via the Richelieu River, in the form of rafts.
Public Archives of Canada

TYPE DE BATEAUX ET UTILISATION

Vers les années 1820-1830, le transport commercial sur le Richelieu s'effectuait par barges à voiles, tirées par des chevaux. Au milieu du siècle, la voile fit place à la vapeur et de puissants bateaux à aubes pénétrèrent dans les écluses du canal Chambly.

Pendant que les grandes compagnies de bateaux à vapeur semblaient concentrer leurs opérations sur la circulation des passagers et du fret de valeur entre les grandes villes du fleuve Saint-Laurent, les propriétaires de « sloops » et de goélettes trouvaient le champ libre dans le domaine du transport entre les nombreux petits villages le long du Richelieu, du Saint-Laurent et du lac Champlain.

Ce commerce dit local fut tout à tour centré sur le blé, le foin, les pommes et le bois de chauffage. La navigation sur le Richelieu, et par le fait même sur le canal Chambly, connut ses plus beaux jours avant la première Guerre mondiale; les derniers voiliers disparurent vers 1910 et les bateaux de transport de voyageurs, vers 1930.

Le canal Chambly engendra sur le Richelieu une activité économique très considérable; jusqu'en 1910, les activités commerciales reliées au canal assuraient la subsistance des trois quarts de la population d'Iberville. La pêche et le cabotage en particulier, se manifestèrent également dans les villages de Sorel, Saint-Ours, Saint-Denis et Saint-Jean.

MODIFICATIONS

Conçu à prime abord pour des types de bateaux bien particuliers, le canal Chambly a subi des modifications importantes depuis son ouverture, en 1843. Une des raisons majeures de ces modifications découle du passage des vapeurs mus par des roues à aubes qui ébranlèrent progressivement la maçonnerie de la plupart des murs d'écluses. Le canal a connu trois périodes de reconstruction majeures, soit 1848-1860, 1869-1872, et 1880-1898. L'aspect actuel de plusieurs murs d'écluses composés de bois et maçonnerie, date de la dernière période de reconstruction.

Après avoir été administré par différents ministères, le canal Chambly ainsi que plusieurs autres canaux furent transférés du ministère des Transports à Parcs Canada, le 1^{er} juin 1972. Ces nouveaux parcs historiques nationaux, désormais utilisés pour la navigation de plaisance, témoignent d'un des facteurs clefs dans le développement de l'économie nationale: les transports maritimes.



Une flotte de barges attendant de passer les écluses combinées du canal Chamblé.

Archives publiques du Canada

A fleet of barges waiting to enter the combined locks of the Chamblé Canal.

Public Archives of Canada

	Affaires indiennes et du Nord	Indian and Northern Affairs
Parcs Canada Parks Canada		
<p>Publié par Parcs Canada avec l'autorisation de l'hon. Warren Allmand, ministre des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa, 1976. Publication AIN No. OS-F031-000-BB-A1 © Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1976 No. de catalogue: R58-33 / 1977</p>		



Parcs Canada Parks Canada